



한국자동차공업사초

(韓國自動車工業史抄)-7

김 천 옥 교수 · 연세대학교

<중화학 공업화 정책과 자동차공업>

1973년 1월 12일 연두기자회견에서 박정희 대통령에 의하여 발표된 [중화학 공업화 정책선언]은 유신체제를 합리화하는 정치적 의도가 엿보이긴 하였으나 한국의 경제발전과정에 커다란 전기를 마련한 대사건이었다. 이어 1월 30일 발표된 [공업구조개조론]은 매우 강력하고 완전한 행정주도의 공업화 정책이었다. 이 계획의 전제는 다음과 같이 요약된다.

- (1) 수출 100억달러, 1인당 GNP 1000달러를 목표로 한 국가산업 기본모형을 작성한다.
- (2) 80년대 기본 모형을 성공적으로 구축하기 위해서는 출발 단계가 중요하며 출발 방식에 대한 종합적 연구가 필요하다.
- (3) 본 목표는 10개년에 달성한다. 연차계획에 따른 공장건설계획 일람표는 정부주도로 작성 한다.
- (4) 본 계획의 추진은 종합 국가산업 발전계획의 테두리 안에서 정부가 적극 유도한다.

이 계획은 전시 통제경제계획과 유사하였으며 국민에 대하여 유신체제에 따른 정치적 자유를 희생하는 대신 경제적 부를 약속하며 추진되었다.

정부의 중화학공업화 선언은 일본의 성공예를 참조하여 구성된 것이었다. 일본은 패전 후의 어려운 시기를 지나고 한국전쟁에 따른 특수로 경제가 크게 부흥되자 1957년 중화학공업화 정책을 명백히한 [신장기 경제계획]을 수립하여 성공리에 추진함으로써 1970년대의 경제대국을 이루었다. 일본은 이 계획이 순조롭게 진행됨에 따라 1967년에는 수출 100억달러를 달성하였다. 일본이 추구한 중화학공업화 정책은 다음과 같은 장점을 가지고 있었다.

- (1) 중화학공업은 자본 집약적, 기술 집약적 산업으로서 수요의 탄력성이 높고 기술진보가 빠르며 노동생산성 향상이 빠르다.
- (2) 중화학공업은 수요의 폭과 깊이가 있고 부가가치와 생산성이 높으며 후진국이 쉽게 따라 올 수 없는 산업이다.
- (3) 일본은 중화학공업화 선언후 10년만에 100억달러의 수출고지를 점령하였다.

일본은 1955년 수출 20억달러를 달성한 후 1957년 중화학공업화 선언을 통하여 산업구조의 고도화



를 추진한 결과 1967년에 드디어 100억달러 수출을 달성하였으며 중화학공업의 비중이 78%로 고도화 되었다.

일본의 산업구조의 변천을 보면 100억달러 수출고지를 점령한 이후 계속 고도성장을 지속하고 있었으며 특히 기계기구공업제품의 수출증가율이 1955년을 100으로 하였을 때 1972년에는 4,300에 이르는 실로 역사상 최고의 성장을 기록하고 있었다. 일본의 산업분류에서 전자제품은 기계기구공업에 속해 있으나 한국에서는 이를 따로 분류하여 중화학공업을 (1)산업기계 (2)조선 및 수송기계 (3)철강 (4)화학 (5)전자로 나누었다. 일본에서는 또한 [일본열도 개조론]이 대두되어 대규모 국토건설계획이 추진되고 있었다. 이 계획의 요지는 도시의 과밀, 농촌의 황폐, 공해문제의 심각성을 해결하기 위해서는 공업의 재배치, 교통망의 정비, 전국적 정보망의 형성을 3개의 지주로 하여 인구와 산업을 지방으로 분산하는 것이었다. 구체적인 계획은 다음과 같다.

- (1) 공업 재배치를 실시함으로써 현재 73%의 비중을 차지하는 태평양 벨트지대의 공업 출하액을 1985년까지 50%로 인한다.
- (2) 전국을 종횡으로 연결하는 신간선 및 국토개발간선과 자동차도로를 건설하여 전국을 1일 생활권으로 한다.
- (3) 지방에 공업단지를 중핵으로 하는 인구 25만명 정도의 도시를 건설한다.
- (4) 대도시에서 공장을 몰아내고 지방의 기업입지를 우대하는 세제와 국토개조 특별회계를 창설한다.
- (5) 산업구조를 자본집약형에서 지식집약형으로 개편한다.

일본의 이 계획은 1972년 현재의 것이지만 한국의 1999년에 살펴봐도 참고가 될 것이 많으며 1980년대 일본의 전성기는 실로 이와같은 일본열도 개조론의 산물임을 알 수 있다.

정부의 공업구조개편론은 집중 육성할 중화학공업화 대상업종으로 다음을 지정하였다.

(1)산업기계 (2)조선 및 수송기계 (3)철강 (4)석유화학 (5)전자 또한 이들 업종의 공장건설은 수입 대체 목적 보다는 100억달러 수출을 주체로 하기위하여 국제경쟁이 가능한 국제단위공장 개념에서 건설하도록 하였다. 따라서 본 계획에서는 철강 1000만톤, 에틸렌 50만톤, 조선 100만톤을 목표로 하였다.

본 공업구조개편론은 국토계획까지도 포함시켰다. 이 국토계획에 따라 다음과 같은 공업기지 체제가 도입되었다.

- (1) 종합화학기지-여천, 울산, 온산
- (2) 종합철강기지- 포항
- (3) 조선기지- 거제도
- (4) 종합기계기지-창원
- (5) 전자기지-구미
- (6) 수출자유지역-군산, 비인

이 공업구조 개편론에 따라 5개년 경제개발계획이 대폭 수정되었으며 1972년부터 시작된 제3차 5개년 경제개발계획은 수정 보완되었다. 특히 광공업에 대한 투자는 석유화학공업, 철강공업, 조선공업을

수출특화산업으로 육성하도록 하며 전자공업과 자동차공업도 적극 육성하여 수출산업화하도록 하였다.

이와같은 정부주도의 중화학공업화 정책에 따라 자동차공업도 새롭게 재편되었다. 지금까지의 내수 (연 30,000대 수준)위주의 생산체제에서 국제경쟁력 유지수준으로 변환됨으로서 차종의 감소와 수출 가능 차종의 집중육성이 불가피하게 되었다. 정부는 이미 1972년에 [군소조립공장 차량조립불허 및 폐쇄조치]로 자동차업체를 정비하였다. 상공부는 정부의 중화학공업화 정책에 따라 1973년 1월 18일 국산화율 제고를 위한 [자동차공업육성계획]을 발표하여 1973년 말까지 국산화율 72%를 목표로 제시하였다. 그러나 정부의 국산화율 제고노력은 현실을 감안하여 점진적으로 국산화율을 높이는 것이었는데 자동차공업의 특성상 점진적인 국산화율 제고는 그 결과가 만족스러울 수 없고 언제나 목표를 달성하지 못하고 있었다. 이에 정부는 6월 20일 국무총리 지시로 쇄신된 [자동차공업육성정책]을 수립하기에 이르렀다.

이에 따라 상공부는 자동차4사에 대하여 획기적 사업계획서를 제출하도록 요청하였고 동년 9월 6일 대통령의 [자동차공업육성]에 대한 지시에 힘입어 1974년 5월 7일 야심찬 [장기 자동차공업 진흥계획]을 확정 발표하였다.

이 계획에 따르면, (1)1975년까지 승용차 완전국산화(국산화율 95% 이상) (2)1981년말 75,000대 수출을 목표로 소형승용차(1500cc 이하) 고유모델 개발 (3)승용차 생산가는 2,000달러 내외로 하고 생산대수는 연산 50,000대 이상 (4)부품공업 육성을 위해 조립공장과 부품업을 분리하고 엔진 및 차체 이외의 부품에 대하여는 1부품-1공장의 수평분업체제를 취하도록 하였다.

이 계획은 지금까지의 국산화율 제고 위주의 자동차공업 정책에서 자동차 산업국이 되겠다는 확고한 의지와 계획을 가지기 시작하였다는 점에서 한국 자동차산업 근대화의 효시라 할 수 있다. 이 계획으로 종래의 1엔진공장 다수 조립공장안과 같은 후진국적인 자동차육성정책이 없어지고 새로운 주도메이커의 등장을 기대할 수 있게 되었다. 실로 새나라 이후 10년만에 KD조립산업에서 벗어나려는 획기적인 변화였고 이 계획이 성안될수 있었던 배경이 중화학공업화 정책이었다.

특히 정부에서는 자동차4사에 보낸 1973년 7월 20일자 공문에서 한국자동차공업의 목표가 80년대에 연산 50만대 생산, 수출 1억5000만달러에 있음을 밝히고 이에 부응할 한국 고유모델의 소형승용차 생산계획을 요구하였다. 이와같은 계획의 근간은 이미 1973년 1월 30일에 제한적으로 배포된 [중화학공업화 정책선언에 따른 공업구조개편론(工業構造改編論)]에서 제시된바

〈표〉 한국 고유모델 소형 승용차 개발계획 (1974. 3. 현재)

구분/회사명	현대	GMK	기아	아세아
엔진배기량 (cc)	1289	1398	985	1200
생산규모 (대)	56,000	50,000	50,000	48,000
투자액 (천달러)	59,113	48,812	59,750	6,475
생산계획(대)				
1976년	20,000	20,000	20,000	16,000
1977년	25,000	25,000	25,000	30,000
1978년	43,000	33,000	40,000	40,000
국산화계획(%) (1975년말)	98	98	98	98

자료 : 상공부



있는 기본계획이 구체화된 것이었다.

만일 이런 규모의 새 조립공장을 세워놓고 수출에 실패한다면 한국 자동차공업은 일찌기 없었던 위기에 처하리라는 것은 명백한 사실이었다. 그러나 자동차 4사는 정부의 지시에 따라 대담하게 소형승용차 개발계획을 보고하였다. 이들 4사의 사업계획을 총괄하면 <표>와 같다.

이 표에서 특히 눈에 띄는 것은 아세아자동차의 투자계획이었다. 생산규모 연산 48,000대에 대하여 투자액은 6백47만5천달러에 불과하였으니 상공부로서는 아세아자동차의 계획이 신빙성이 없다고 판단하였다. 결국 아세아자동차는 투자미비로 승용차 생산을 중단시키고 트럭과 버스를 조립생산하도록 조치하였다.

기아산업은 일찍부터 자동차업계에 진출하였으나 승용차의 KD생산에는 참여하지 못하고 3륜화물차로 부터 시작하여 4륜화물차 시장에서는 독점적 위치를 유지하고 있었다. 정부의 국산화율 72%에 맞추어 가솔린엔진공장을 완공함으로써 승용차 생산의 주도권을 잡으려 하였으나 현대자동차의 발빠른 대응으로 정부의 기본계획 자체가 수출주도형으로 바뀌는 바람에 기선은 잡지 못하고 신규로 승용차 생산의 길이 트이게 되었다. 정부는 그동안 자본조달 미비로 골치꺼리였던 아세아자동차를 기아산업에 인수 시킴으로서 과도한 자동차 조립공장의 난립을 막고 기아산업에도 승용차 생산의 길을 터주는 이중의 효과를 얻게 되었다. 아세아자동차는 1976년 8월 165억원의 가격으로 기아산업에 인수되었다. 기아산업은 대망의 승용차 생산메이커가 되었으나 아세아자동차라는 큰 멍에를 지고 가지 않으면 안되게 되었다. 이제 한국의 자동차공업은 GMK, 현대자동차, 기아산업의 3사체제로 개편되었다.

<김천욱교수: solid178@bubble.yonsei.ac.kr>